

ALFA GIULIA SS 1600

ESEMPLARE UNICO

LA GIULIA SS 1600

Non esiste molta letteratura che narri di questa vettura incredibile, dalle forme sinuose e filanti, che ha contribuito a tracciare alcune linee direttrici nell'ambito del design automobilistico. Pochi ne parlano, anche perché essa non si discosta di tanto dalla sorella minore, quella Giulietta Sprint Speciale che già aveva fatto storia tra il 1957 e il 1962. Entrambe sono figlie di un concetto avveniristico partorito dallo studio Bertone, che ne cesellò i tratti caratteriali di sportive dal sapore romanticamente elegante.

► La Giulia SS 1600 fu presentata al Salone internazionale di Ginevra del 1963 e, a tutt'oggi, resta uno dei modelli meglio riusciti della casa del Portello. Il dettaglio evolutivo più importante fu l'aumento della cilindrata da 1290 a 1570 cm³, con una potenza elevata a 113 CV. Un intervento

che non era però finalizzato all'incremento delle prestazioni velocistiche, anche perché, rispetto alla Giulietta, pesava 75 chili in più. Piuttosto, si volle migliorare la copia motrice, con rendimenti maggiori ai bassi regimi, più ripresa e adattabilità all'utilizzo urbano. Al cambio, sempre a cinque marce (ancora piuttosto inusuale agli inizi degli anni Sessanta), furono inoltre leggermente rielaborati alcuni rapporti. Le prime 200 unità vennero equipaggiate con freni anteriori a tamburo, mentre le successive adottarono un più moderno impianto con freni a disco. Per ciò che concerne, invece, i particolari relativi all'abitacolo, la Giulia fu finemente rivisitata, con una nuova plancia (dotata di luce sottostante), una diversa strumentazione di bordo e un sostanziale miglioramento del vano ripostiglio. Fu pure corredata da un maniglione d'appoggio per il passeggero e da un portacenere incastonato sul tunnel del cambio. All'esterno, furono modificati il lampeggiatore laterale di direzione e le scritte su fiancata e coda. La Giulia Sprint Speciale, ad una linea esteticamente piacevole, abbinava un temperamento sportivo; questo modello fu utilizzato in numerose gare co-

me antagonista delle celebri Porsche 356. La produzione terminò nel 1965 e raggiunse i 1'400 esemplari. All'epoca la potenza fiscale era di 17CV. Il prezzo di 2'747'450 lire.

La Giulietta SS ► Parlando della Giulia, non si può far altro che ripercorrere la storia della sua progenitrice, che ne determinò il concetto di base. Fu tra le serie più amate dagli alfisti e venne declinata a numerose versioni, comprese quelle espressamente concepite per le competizioni. Lo chassis e il celebre bialbero costituirono una formidabile base meccanica su cui lavorare e sviluppare l'estro dei designer di carrozzerie. La sfida per il predominio sulle piste fu tra Zagato e Bertone, che si confrontarono alla ricerca della migliore configurazione aerodinamica. Fu il primo dei due ad avere maggiori soddisfazioni nelle corse, ma la proposta di Bertone diede origine a una magnifica granturismo stradale. Il prototipo del carrozziere piemontese esordì al Salone di Torino del 1957 con la denominazione "Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale", talvolta abbreviata in SS. L'idea del





Un disco volante targato 1963

suo creatore, l'affermato designer Franco Scaglione, era quella di proporre una vettura da competizione con un'elevata efficienza aerodinamica. ► Sul concept i paraurti non erano presenti e la calandra era una semplice apertura di forma ovale senza alcun riferimento allo scudetto tipico della casa di Arese. Il frontale era proteso in avanti, quasi a voler fendere l'aria, mentre la coda era lunga e rastremata. Il comparto tecnico non si discostava dalla contemporanea Giulietta Sprint di serie, dalla quale ereditò il pianale e il propulsore da 1290 cm³. Si trattò di una scelta esattamente opposta a quella del milanese Zagato, che per la sua Giulietta SZ propose sbalzi ridotti al minimo e un volume posteriore corto e compatto. Quest'ultima soluzione conferì una migliore maneggevolezza, enfatizzata da un corpo vettura più leggero di 100 kg: viene da sé che la SZ divenne ben presto la preferita dai piloti dell'epoca, a discapito della SS. Pur vantando migliori prestazioni in termini di velocità pura, la Giulietta Sprint Speciale ebbe meno successo del previsto in ambito sportivo e si decise per una sua ricon-



versione in modello stradale, dotandola di paraurti e addolcendone lievemente la linea. La nuova Giulietta Sprint Speciale entrò così nel listino Alfa Romeo nel 1959, facendo della velocità massima una delle sue carte migliori. Grazie all'essasperata ricerca aerodinamica, infatti, i 100 CV erogati dai quattro cilindri da 1.3 litri erano in grado di spingere la SS fino a 200 Km/h, un risultato sbalorditivo per l'epoca e molto valido anche ai giorni nostri. Parte del merito andava proprio alla coda allungata: questa tematica venne poi ripresa da Zagato, seguendo i dettami del professor Kamm e gettando le basi per le successive edizioni a coda tronca che ottennero grandi successi. Il cambio a cinque rapporti era una raffinatezza per quegli anni, mentre l'impianto frenante si rivelò più convenzionale: pre-

vedeva quattro tamburi con alettature di raffreddamento. ► È interessante menzionare un aneddoto passato alla storia e particolarmente significativo per capire la genesi della Sprint Speciale. In mancanza di strutture come le moderne gallerie del vento e con una conoscenza ancora approssimativa dell'aerodinamica, gli studi sul design della SS vennero condotti in modo empirico ma efficace. Alcuni collaudatori percorsero l'autostrada Milano-Torino a tutto gas, non prima di aver disposto dei piccoli fili di lana sulla carrozzeria. Con l'ausilio di foto e filmati fu così possibile individuare i punti che "sporcarono" il flusso dell'aria, andando a correggerli di conseguenza. Veloce ed estrema, la Giulietta SS venne prodotta in circa 1'350 esemplari fino al 1962. ► Costava 2'686'600 lire.



ACS VISA Card



the club

ACS VISA Card Classic inclusa nella vostra adesione!

Ordinatela ora su www.acs.ch/visacard o mediante il tagliando sottostante!

Una carta di credito: molti vantaggi!

- **Comoda:** pagate in tutto il mondo senza contanti, in modo semplice e sicuro con la vostra ACS VISA Card.
- **Trasparente:** Ricevete un conteggio mensile.
- **Sicura:** la sua foto sul retro della carta, la nuovissima tecnologia chip e lo standard di sicurezza internazionale «3-D Secure» per acquisti online, le offrono una sicurezza ottimale.
- **Vantaggiosa:** quale partecipante al programma bonus UBS KeyClub ricevete per i vostri acquisti dei preziosi punti bonus, che potete poi riscuotere, come del denaro contante per offerte speciali, presso tutti i partner KeyClub.
- **Ben assicurati:** Se pagate il viaggio con la vostra ACS VISA Card e utilizzate i trasporti pubblici, voi e i vostri familiari beneficate di una copertura assicurativa automatica e gratuita contro gli infortuni.
- **A buon prezzo:** noleggio dell'auto ridotto presso SIXT senza dover depositare una cauzione e molto altro ancora.

L'**ACS VISA Card Gold**, con il suo limite di spesa più alto e molte altre prestazioni, la riceverete contro un sovrapprezzo annuo di CHF 100.- sul contributo di socio ACS (il 1° anno gratuita). Altre informazioni su www.acs.ch/visacard

Il modulo di richiesta lo potete scaricare da www.acs.ch/visacard o ordinare mediante il tagliando sottostante (inviare il tagliando a: Automobil Club Svizzero, Marketing e Comunicazione, Wasserwerk-gasse 39, 3000 Berna 13, o al Fax +41 31 311 03 10).

Per favore mi mandi il modulo di richiesta per un'ACS VISA Card

Cognome/Nome _____

Via/n° _____

NPA/Località _____

N° membro _____

Data/Firma _____



acs.ch

Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Zentralverwaltung
Administration centrale
Amministrazione centrale

Wasserwerk-gasse 39
CH-3000 Bern 13
acszv@acs.ch

Telefono +41 31 328 31 11
Fax +41 31 311 03 10
www.acs.ch



▲ Particolare anche il sistema di rifornimento posto dietro la targa.

La nostra auto ► Si tratta di un'Alfa Romeo Giulia SS 1600 del 1963, la cui carrozzeria è stata disegnata in esclusiva dallo studio Bertone e realizzata dalla Carrosserie Passion di José Godel a Moudon. Un modello unico, dunque, perché costruito sulla base d'indicazioni specifiche espresse dal cliente. «La particolare storia di questa vettura – ci spiega l'attuale proprietario, Paolo Morigi – inizia proprio dal suo primo acquirente, un distinto signore svizzero. Dopo averla comprata, si rivolse allo studio Bertone, affinché concepisse un disegno per una carrozzeria personalizzata. Non sono in grado di dire quanto pagò per concretizzare le sue volontà, o quali furono le condizioni, ma alla fine ottenne ciò che bramava. Per la messa in opera del progetto, anziché rivolgersi ad un'azienda italiana che avesse mezzi ed esperienza su questo genere di veicoli, si orientò su un ottimo artigiano svizzero. Il lavoro di "tollereria" (come si dice in

gergo) fu eseguito alla perfezione, come meglio non si poteva fare. Le rifiniture, ossia le modanature attorno alle porte, le finestre, i deflettori, eccetera, lasciavano però molto a desiderare. Il cliente non ne fu affatto contento e consegnò la vettura ad un altro carrozziere affinché vi ponesse rimedio. Furono quindi eseguite ulteriori modifiche, nel tentativo di migliorarla, ma la situazione peggiorò. Ci fu allora un terzo intervento, ma la qualità richiesta non venne mai raggiunta, tanto da indurre il proprietario ad abbandonare i suoi intenti.

► Nel 2005, su segnalazione di un amico, seppi che l'Alfa era in vendita, presso una concessionaria specializzata (anche in vetture d'epoca) a Zurigo. Andai a vederla e, naturalmente, mi trovai di fronte ad un'auto totalmente sconosciuta, di colore rosso, cui non ero in grado di trovare un'attribuzione (sennonché avesse un motore di una Giulia 1600). Il venditore me ne illustrò la storia e, affascinato, mi accordai

per il prezzo. Portai questa strana Giulia a casa. Una volta giunti a Lugano, senza nemmeno scaricarla dal carrello, la targai e la portai da Bachelli e Villa, l'Autosport di Bastiglia (Modena) con tutta la documentazione. Feci riportare l'Alfa al suo stato originale, ma con rifiniture migliori. Oggi, questa vettura è un prototipo, un esemplare unico. La sua carrozzeria richiama diversi stili di design; la coda tronca come una Ferrari P3 o un'Alfa Romeo TZ e, oserei dire, un muso simile ad una Enzo Ferrari. Dobbiamo però considerare che è stata concepita nel 1963. All'epoca, parlando di linea e aerodinamica, era come trovarsi di fronte ad un mezzo alieno, un disco volante, che ancora oggi si guida alla perfezione». Un carattere grintoso, una velocità di punta eccezionale, un vestito fabbricato dalle stelle.

di Elias Bertini

foto: di Massimo Pedrazzini

SCHEMA TECNICA

Anno di costruzione 1963-1965

Colore azzurro 1963 Alfa

Carrozzeria disegno unico dello studio Bertone / realizzazione Carrosserie Passion di Moudon

Peso a secco 950 kg

Velocità massima oltre 200 km/h

Motore 4 cilindri in linea

Alesaggio e corsa 78x82 mm

Cilindrata totale 1570 cm³,

Potenza e giri 112 CV a 6500 giri/min

Alimentazione ad aspirazione libera

2 carburatori orizzontali doppio corpo

Raffreddamento ad acqua, con pompa centrifuga, ventilatore e radiatore

Trasmissione albero in due tronchi

Cambio a 5 marce sincronizzate

Freni a disco anteriori,

a tamburo posteriori

Dimensioni passo, 226 cm;

carreggiata, ant. 131 cm, post. 127 cm

